



Fünf Trends beim ÖPNV

Konkurrenz zwischen Verkehrsträgern wächst

Der Problemdruck im Verkehr ist beträchtlich: Die Nachfrage liegt heute auf einem hohen Niveau, der motorisierte Individualverkehr ist an vielen Stellen zu einer erheblichen Belastung für die Städte geworden, und der öffentliche Verkehr sieht sich großen Erwartungen ausgesetzt, obwohl die Finanzierungsaussichten eher schwierig sind.

Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, sich mit Trends und aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auseinanderzusetzen, um Zukunftsszenarien zu entwerfen, erwartbare Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr zu erörtern und frühzeitig in Planung umzusetzen. Eine der wesentlichen Grundlagen solcher Trendbetrachtungen sind bundesweite Erhebungen wie die Studien „Mobilität in Deutschland“ 2002 und 2008, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführt wurden und zusammen mit Endbericht und Tabellenband über www.clearingstelle-verkehr.de zu-

gänglich sind. Fünf wesentliche Trends werden im Folgenden skizziert:

Trend Nummer eins

Trend Nummer eins zeigt sich im Abflachen der Wachstumskurve der Alltagsmobilität. Im Vergleich zu früheren Jahren gehen zwar immer mehr Menschen aus dem Haus und gehören damit statistisch gesehen zu den „mobilen Personen“ (2002 86 Prozent, 2008 90 Prozent). Gleichzeitig geht die durchschnittliche Anzahl der Wege bei den „mobilen Personen“ leicht zurück (2002 3,9 Wege/Tag, 2008 3,8 Wege/Tag), und auch die Länge der Tagesstrecke wächst kaum noch (2002 43 Kilometer, 2008 44 Kilometer). Noch viel mehr Alltagsmobilität geht offenbar nicht und ist – zumindest in Deutschland – vielleicht auch nicht notwendig. Auch ansonsten zeigen sich nur wenige Veränderungen im Mobilitätsverhalten. So nimmt der Modal

Split nur geringfügig zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads zu. Der Pkw bleibt aber das wichtigste Verkehrsmittel, auch wenn das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr (MIV) deutlich abgeschwächt ist. Bei den Wegezwecken setzen sich bekannte Entwicklungen fort: Freizeit, Einkaufen und private Erledigungen machen heute zusammen fast zwei Drittel aller Wegezwecke aus, während die Bedeutung von Arbeitswegen und dienstlichen Wegen weiter zurückgeht.

Trend Nummer zwei

Betrachtet man allerdings spezifische Bevölkerungsgruppen genauer, zeigen sich durchaus zum Teil massive Verhaltensänderungen. So ist ein zweiter wesentlicher Trend dem demografischen Wandel zuzuschreiben, der momentan vor allem im wachsenden Anteil älterer Menschen in der Bevölkerung besteht, die gleichzeitig körperlich fitter sind als die Seniorinnen und Senioren früherer Generationen. Das heißt, wir werden älter und mobiler, dabei auch automobiler. Die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ belegt das mit Zahlen: Die Mobilitätsquote (Anteil der Personen, die am Erhebungstag außer Haus waren) in der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre steigt von 79 auf 86 Pro-



Zur „Mobilitätshilfe“ für ältere Menschen wird immer mehr das Auto



zent, bei den Menschen im Alter von 75 Jahren und mehr von 66 auf 74 Prozent. Gleichzeitig steigt die Anzahl der Wege pro Person.

Zur „Mobilitätshilfe“ für ältere Menschen wird immer mehr das Auto. Recht bissig titelte der STERN in der Ausgabe 12 des Jahres 2008 „Lenken bis zum letzten Atemzug?“. Tatsächlich stellt man fest, dass nicht nur die Autonutzung als solche zunimmt, sondern auch die Häufigkeit der Autonutzung durch den Einzelnen. Gleichzeitig steigt unter den Älteren der Anteil der Autobesitzer, der Anteil von Personen mit Führerschein und die durchschnittliche Jahresfahrleistung der älteren Autofahrer.

Im fortgeschrittenen Alter von 75+ allerdings werden die eigenen Füße wieder das mit Abstand wichtigste Fortbewegungsmittel – rund 40 Prozent aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Was bedeuten diese Entwicklungen mit Blick auf die Mobilität und das Leben von morgen? Wir brauchen Städte, die kurze Wege zu Versorgungs- und Kultureinrichtungen vorhalten, damit wir als „alte Alte“ weiterhin aus eigener Kraft am Leben in der Gesellschaft teilhaben können. Dies gilt nicht nur für die großen Zentren, sondern auch die vielen kleinen Städte und Gemeinden am Rand der Ballungsgebiete und im ländlichen Raum.

Wie sich die Mobilität der älteren Menschen in Zukunft entwickelt, wird nicht zuletzt von der wirtschaftlichen, aber auch der familiären Entwicklung in den Rentnerhaushalten abhängig. Heute jedenfalls beobachtet man geringere Mobilitätsquoten

in Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status sowie in Haushalten, in denen eine ältere Person alleine lebt. Offenbar besteht hier ein Zusammenhang.

Trend Nummer drei

Der wachsenden Mobilität bei den älteren Menschen steht ein gegenläufiger Trend bei den jüngeren gegenüber. Ihre Alltagsmobilität scheint zurückzugehen. Bedeutet das, Mobilität ist nicht mehr unbedingt der Inbegriff eines modernen Lebensstils? Diese Frage lässt sich derzeit nicht zuverlässig beantworten, aber man kann feststellen, dass jüngeren Menschen die Alltagsmobilität – und dabei vor allem die Auto-Mobilität – nicht mehr so wichtig zu sein scheint, wie dies noch vor fünf oder zehn Jahren der Fall war. Der Anteil junger Menschen mit Führerschein geht leicht zurück, und im Gegenzug werden die Füße, das Fahrrad und der öffentliche Verkehr mehr genutzt. Als mögliche Motive und Ursachen werden derzeit Kostengründe genannt – das Auto ist zu teuer –, eine aufgrund zusätzlicher Mediennutzung veränderte Verwendung der Zeit sowie Verhaltensänderungen aufgrund eines wachsenden

Umweltbewusstseins. Zweifellos gibt es aber nicht den einen Grund, weshalb jüngere Menschen allmählich ihr Mobilitätsverhalten ändern, vielmehr sollte man – wie so oft in Sachen Mobilitätsverhalten – von einem komplexen Gefüge an Motivationen und Ursachen ausgehen. Gleichzeitig ist es wichtig, bei einer Bewertung dieser Entwicklung eine genaue Unterscheidung zwischen Alltagsmobilität und Reisen zu treffen. Bei Reisen nämlich – in der Studie „Mobilität in Deutschland“ definiert dadurch, dass mindestens eine auswärtige Übernachtung stattgefunden hat – findet man in allen, auch den jüngeren Altersgruppen eine deutliche Zunahme beim Vergleich zwischen 2008 und 2002.

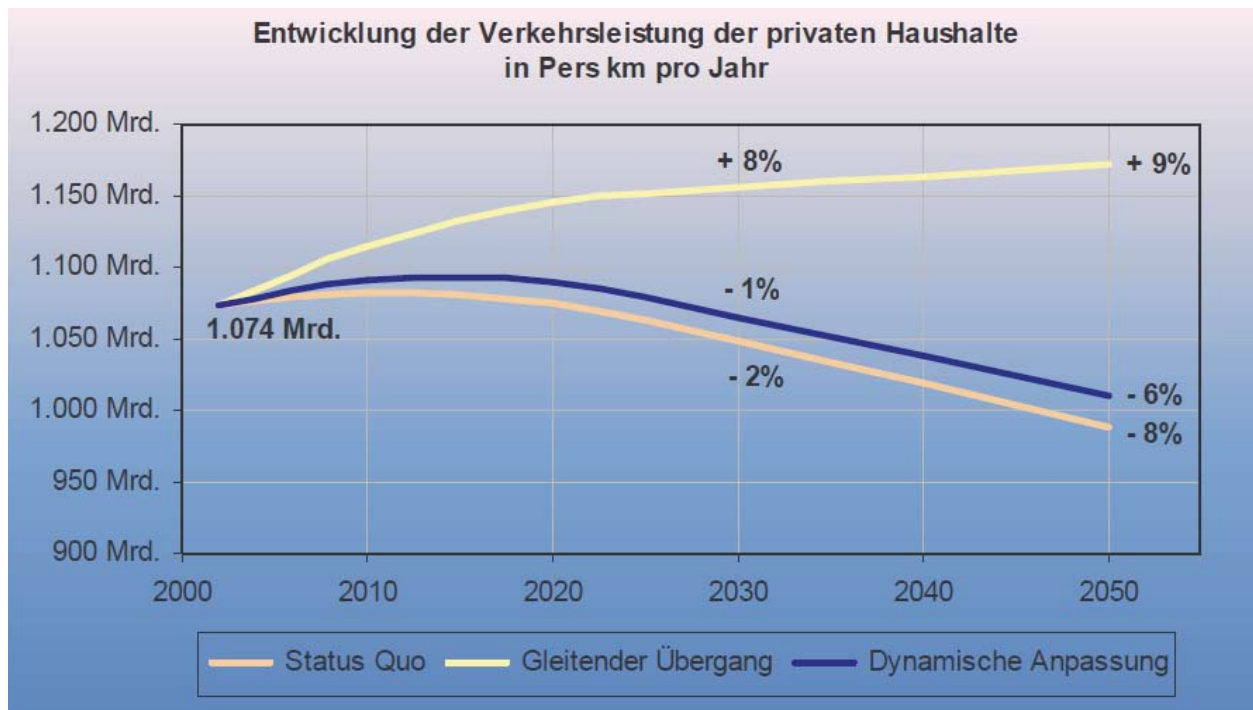
Trend Nummer vier

Trend Nummer vier heißt „Multimodalität, das heißt die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel gehört für viele zum Alltag“. Mobilität ist demnach dabei, den Entweder-oder-Charakter zu verlieren, das heißt, man entscheidet sich nicht mehr für das Auto oder den öffentlichen Verkehr. Vielmehr werden viele Menschen immer flexibler in ihrer Verkehrs-

Mobilitätskenngrößen für Deutschland 2002 und 2008

	2002	2008
Durchschnittliche Unterwegszeit	1h 20min	1h 19min
Durchschnittliche Tagesstrecke	37 km	39 km

QUELLE: INFAS, DLR 2010, S.28



mittelwahl: heute das Auto, morgen das Fahrrad und übermorgen die Tram. Diesen sogenannten „Multi-modalen“ gelten die Hoffnungen für eine zunehmende Rationalisierung und Ent-Emotionalisierung der Verkehrsmittelwahl. An sie richten sich auch zahlreiche neue Mobilitätskonzepte. Nicht nur das Auto, auch der öffentliche Verkehr werden sich an den Wettbewerb mit diesen neuen Mobilitätskonzepten gewöhnen müssen.

Trend Nummer fünf

Schließlich gibt es auch technologische Trends, allen voran die Elektromobilität, die als „neue“ Mobilitätsoption in den Startlöchern steckt. Dieses Thema hat sich zu einem regelrechten Hype entwickelt mit einer Vielzahl an Medienberichten, Konferenzen und Forschungsinitiativen. Neben der Identifikation der wesentlichen technischen Herausforderungen und der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle gelten die Bemühungen der Forschung auch den Fragen nach Akzeptanz und Gebrauch des Elektroautos durch den Nutzer. Völlig offen ist dabei, ob das Elektroauto mehr ist als nur ein Auto mit

elektrischem Antrieb. Möglicherweise ist das Elektroauto der Einstieg in veränderte Formen von Mobilitätsverhalten, bei dem die Kombinations- und Substitutionsmöglichkeit von Verkehrsmitteln eine wesentlich größere Bedeutung haben wird, als wir dies heute kennen.

Zusammenfassung

Betrachtet man die genannten Trends hinsichtlich ihrer Bedeutung für den öffentlichen Verkehr, ist eine der zentralen Schlussfolgerungen, dass die Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern wächst und dass mehr denn je bestehende Mobilitätsbedürfnisse erkannt und adäquat bedient werden müssen, will man auf dem Verkehrsmarkt bestehen. Sicherlich kennen viele ÖV-Betreiber ihre Kunden durch unternehmenseigene Datenauswertungen und Befragungen recht gut. Dies entbindet aber nicht von der Notwendigkeit, auch die Bedürfnisse der Menschen besser kennenzulernen, die derzeit noch keine oder nur seltene Kunden sind, und möglicherweise neue Ideen und Dienstleistungen zu entwickeln, die vielleicht sogar über das eigentliche Beförderungsgeschäft hinausgehen.

Muster für innovative Produkte, wie zum Beispiel das „Bären-Ticket“ im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, sind vorhanden und zeugen von einer differenzierten Betrachtung des Marktes. Darüber hinaus sollte der ÖPNV der zunehmenden Lust am Kombinieren von Verkehrsmitteln noch viel mehr als bisher durch entsprechende Angebote entgegenkommen: Fahrradabstellplätze an den Haltestellen und Bahnhöfen, Fahrradmitnahme, Car2go, Car-Sharing für Jahresabonnenten und Bike-Sharing an innerstädtischen Knotenpunkten stehen beispielhaft für die Vielfalt an zusätzlichen Angeboten, die heute schon vorhanden sind oder entwickelt werden. Es wäre an dieser Stelle überaus wichtig, Standardangebote und Nutzungsstandards zu schaffen und diese Kombi-Angebote auch tariflich zu integrieren, um Nutzungshürden abzubauen.

Schließlich bleibt noch die schwierige Frage nach den Folgen der Elektromobilität für den öffentlichen Verkehr. Solange das Elektroauto nicht mehr ist als der Ersatz für das konventionell angetriebene Auto, sind wesentliche Folgen kaum zu erwarten – vorausgesetzt, dem Elektroauto

werden nicht besondere Vorteile für den innerstädtischen Verkehr eingeräumt. Besondere Chancen liegen dagegen in der Nutzung elektrifizierter Fahrzeuge für innovative Kombinationen von Individual- und öffentlichem Verkehr, wie sie in den bereits genannten Mobilitätskonzepten angelegt sind. Damit würde auch der Stadt und dem Klima ein positiver Dienst erwiesen, indem die Autonutzung zurückgeht, damit der Kraftstoffverbrauch und die Emissionen reduziert werden und gleichzeitig der Parkraumdruck abnimmt.

Eine ganze Reihe von Projekten zur technischen Realisierung von Elektromobilität, aber auch zu Akzeptanz und Einsatz von Fahrzeugen durch private und gewerbliche Nutzer sind

derzeit unterwegs, so beispielsweise im Rahmen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderten „Modellregionen Elektromobilität“¹. Substanzielle Ergebnisse hiervon werden allerdings erst im Laufe des Jahres vorliegen.

Trends im Verkehr haben eher „Langfristcharakter“ – Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsverhalten unterliegen keinem schnellen Wechsel, sondern sind geprägt von Alltagsroutinen. So zeigen auch andere Untersuchungen, wie beispielsweise das „Mobilitätspanel“,

das im Auftrag des BMVBS von der Universität Karlsruhe durchgeführt wird, dass Veränderungen nur ganz allmählich vonstattengehen. Das heißt: Trends, die wir heute beobachten, werden uns auch auf längere Sicht begleiten; allerdings wird es unverzichtbar sein, den weiteren Verlauf der Trendlinien im Auge zu behalten. ■



**Prof. Dr. rer. nat. habil.
Barbara Lenz**

Direktorin des Instituts
für Verkehrsforschung im
Deutschen Zentrum für Luft-
und Raumfahrt e. V., Berlin

Kontakt über:
redaktion@privatbahn-magazin.com

¹ www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/modellregionen-elektromobilitaet.html

ANZEIGE

ALMEX

by Höft & Wessel

Nehmen Sie Fahrt auf

TICKETINGSYSTEME TELEMATIKLÖSUNGEN



www.almex.de